

FAQ CO₂-Preis

- *Warum braucht es einen CO₂-Preis?*

Wenn wir die Klimakrise noch aufhalten wollen, müssen wir unverzüglich und wirksam handeln. Klimaschädliche Technologien wie Kohlekraft oder fossile Verbrennungsmotoren müssen verboten werden. Klimafreundliche Alternativen wie Elektromobilität und Bus und Bahn, erneuerbare Energien brauchen mehr Förderung.

Klimaschutz wird einfacher für jeden von uns, wenn er sich lohnt. Bisher ist es aber so, dass klimaschädliches Verhalten oft günstiger ist, weil wir unsere Atmosphäre als kostenlose Müllkippe behandeln. Der Flug ist günstiger als die Reise mit der Bahn, ein Unternehmen, das schmutzig produziert, hat einen Preisvorteil gegenüber dem, das klimafreundlich wirtschaftet. Das schadet dem Klima, ist ökonomisch unsinnig und ungerecht.

Ein CO₂-Preis zusammen mit einem Energiegeld sorgt für wirksamen und sozial gerechten Klimaschutz. Es geht um einen Klimaausgleich: klimafreundliches Verhalten wird belohnt, klimaschädliches Verhalten kostet Geld. Entscheidend ist, dass man mit einem maßvollen CO₂-Preis beginnt, der dann langsam / stetig anwächst. So kann jeder in den nächsten Jahren sein Verhalten anpassen.

- *Wie funktioniert das?*

Auf fossile Kraftstoffe kommt ein Preis-Aufschlag oben drauf, der transparent und damit über die Zeit planbar anwächst. Es ist quasi eine Müllgebühr für den klimaschädlichen CO₂-Abfall. Die Einnahmen fließen als Senkung der Stromsteuer für alle Stromkunden, sowie als Energiegeld an alle Bürgerinnen und Bürger wieder zurück, das wären am Anfang 100 € pro Person.

Dadurch entsteht ein Klimaausgleich, der klimaschützendes Verhalten fördert: Wer mit dem Fahrrad oder einem Kleinwagen fährt und sparsam heizt, zahlt weniger ein als er rausbekommt und hat am Jahresende Plus gemacht. Wer ein SUV fährt und eine Penthouse Wohnung beheizt, der zahlt mehr ein, als er rausbekommt. Wer das Klima schont, wird belohnt, wer das Klima schädigt, muss dafür aufkommen. So bringen wir Klimagerechtigkeit in den Alltag.

Für BürgerInnen, die es sich nicht leisten können, schnell auf klimafreundliche Alternative umzusteigen, gibt's zielgenaue Förderprogramme und den Ausbau bezahlbarer Alternativen. Beispiel: Rein elektrische Fahrzeuge sollen eine Gutschrift erhalten. Für die Entlastung von MieterInnen wollen wir ein Förderprogramm „Faire Wärme“ zur energetischen Sanierung auflegen. Denn: Klimaschützendes Verhalten darf nicht vom Geldbeutel abhängen.

Gleiches gilt für Unternehmen: Unternehmen, die technologisch am stärksten am Klima-Killer CO₂ hängen, haben derzeit zu wenig Anreize und Möglichkeiten auf klimafreundliche Technologien umzustellen, das werden wir ändern.

1. Grundsätzliche Fragen

Warum wollen wir bei einem Preis von 40€ pro Tonne CO₂ einsteigen?

- *Fridays für Future fordert 180€ - 40€ sind doch längst nicht genug, oder?*

Der aktuelle Preis im Emissionshandel liegt bei knapp 25 €. 40€ sind also ein deutlicher Schritt nach vorne. Ein zu hoher Einstiegspreis hätte hohe soziale und ökonomische Folgekosten und würde zu vielen Widerständen führen und die Einführung eines CO₂-Preises grundsätzlich gefährden.

Entscheidend ist aus unserer Sicht vor allem, dass der Preis verlässlich im kommenden Jahrzehnt ansteigt. Dann gibt es Planbarkeit für Verbraucher und Unternehmer und der CO₂-Preis entfaltet seine volle Lenkungswirkung.

- *Einige Wirtschaftsweisen fordern 20€, sind 40€ nicht viel zu viel?*

20€ halten wir für zu zögerlich. Wir haben beim Klimaschutz keine Zeit mehr zu verlieren. 20€ wären auch unterhalb des aktuellen Zertifikatepreises im Emissionshandel. Und 20€ wären zu wenig, um den notwendigen Impuls zu Gunsten eines stärkeren Umstiegs auf erneuerbare Energien zu geben. 40€ garantieren einerseits, dass es im Stromsektor zu einem „Fuel-Switch“ kommt – das heißt: der Strom aus dreckiger Kohle rentiert sich Schritt für Schritt wirtschaftlich nicht mehr und der Weg für saubere Energie wird frei gemacht. Andererseits löst der Preis erste Handlungs- und Investitionsimpulse in den Bereichen Verkehr und Wärme aus, die nicht zu betriebswirtschaftlichen oder sozialen Überforderung führen – auch dank des Energiegeldes. Letztlich bilden die 40€ Euro pro Tonne CO₂ bei den von uns vorgesehenen Rahmenmaßnahmen eine sozial ausgewogene Startrampe in eine klimafreundliche Zukunft.

Die High-Level Commission on Carbon Pricing unter der Leitung von Joseph Stiglitz und Nicholas Stern (sowie u.a. Ottmar Edenhofer als Kommissionsmitglied) hält weltweit CO₂-Preise von 40-80 \$/t CO₂ bis 2020 und 50-100 \$/tCO₂ bis 2030 für notwendig, um das 2°C-Ziel des Paris-Abkommens zu erreichen

(https://static1.squarespace.com/static/54ff9c5ce4b0a53deccfb4c/t/59b7f26b3c91f1bb0de2e41a/1505227373770/CarbonPricing_EnglishSummary.pdf).

Auf der Grundlage von globalen Klima-Energie-Ökonomie-Modellen zeigt der 1,5°C-Sonderbericht des IPCC, dass die zum Erreichen des 1,5°C-Ziels erforderlichen CO₂-Preise im Jahr 2030 ungefähr 3-4mal so hoch wären wie beim 2°C-Ziel.

- *Führen 40€ Mindestpreis im ETS nicht dazu, dass die meisten Kohlekraftwerke schon jetzt nicht mehr rentabel sind? Wird damit nicht durch die Hintertür der Kohlekompromiss aufgekündigt?*

Kurz gesagt: ein CO₂-Mindestpreis von 40€ würde dazu führen, dass alte Stein- und Braunkohlekraftwerke schneller unwirtschaftlich werden und Erneuerbare und Gas sich eher lohnen. Zu den Auswirkungen auf den Strommarkt haben wir noch ein detailliertes FAQ „Was bedeutet ein CO₂-Mindestpreis von 40 EUR/t im Energiesektor?“, das wir bei Bedarf gerne zur Verfügung stellen. Und was den Kohlekompromiss angeht: Wir Grünen haben – wie auch einige Verbände, die den Kohlekompromiss selber mit ausgehandelt haben - immer gefordert, dass der Kohleausstieg schneller gehen muss und die letzten Kohlekraftwerke möglichst 2030 abgeschaltet werden. Dem hat sich neuerdings sogar der bayerische Ministerpräsident Söder angeschlossen.

- *Um wie viel wird Benzin, Diesel, Heizöl, Heizgas teurer?*

Die Belastung auf die verschiedenen Energieträger sind pro 10€/t: 0,20 ct/kWh bei Erdgas, 2,37 ct/l Benzin und 2,65 ct/l bei Diesel und Heizöl. Wenn die Kosten von den Energiekonzernen voll an die Verbraucher*innen weitergegeben werden, bedeutet das bei CO₂-Preis von 40€/t: 0,8 ct/kWh Erdgas, 9,48 ct/l Benzin und 10,6 ct/l bei Diesel und Heizöl. Die Spritkosten für die Fahrt von Berlin nach München erhöhen sich um ca. 5€. Pendler, bei einem durchschnittlichen täglichen Pendelweg von 17 km haben Mehrkosten von knapp 10ct pro Arbeitstag.

- *Wie steigt der CO₂-Preis an?*

Um eine Lenkungswirkung zu entfalten und CO₂ arme Technologien im Markt zu festigen ist ein planbarer Anstiegspfad notwendig. Nur so können die Unternehmen und die Industrie auch wirtschaftlich sinnvoll investieren. Eine unabhängige wissenschaftlicher Stelle soll unter Berücksichtigung der klimapolitischen, sozialen und ökonomischen Wirkungen die Preisentwicklung vorschlagen.

Eine Endsumme pro Tonne CO₂ ist dementsprechend noch nicht abzusehen und auch nicht gewünscht. Wichtig ist, dass der Preis eine klimapolitische und ökonomische Lenkungswirkung entfaltet.

2. Fragen zur Belastung

- *Wälzt der CO₂-Preis den Klimaschutz jetzt nicht doch auf den einzelnen ab? Wir wollen doch an die Konzerne und die Strukturen der Energieversorgung ran. Bestrafen wir Pendler / Besitzer von Ölheizungen...? Kann sich Autofahren bald nur noch der Reiche leisten?*

Es geht nicht darum, die Kosten für den CO₂ Preis auf die einzelnen Verbraucherinnen und Verbraucher abzuwälzen, sondern Investitionen und Innovation zu CO₂-armen Technologien zu fördern. So soll zum Beispiel der CO₂-Preisbestandteil auf Wärmebrennstoffe als Investitionsanreiz für die Vermieter*innen wirken, den energetischen Zustand ihrer Gebäude zu verbessern. Denn dort kann die Lenkungswirkung einsetzen. Wenn die CO₂ Preiskomponenten Eins-zu-Eins auf Mieter*innen umgelegt werden kann, bleibt der Effekt aus.

Ein Verbot oder eine Bestrafung soll es weder für die Besitzer von Ölheizungen noch für Pendler*innen geben. Sondern es sollen Anreize geschaffen werden, damit sich der Umstieg auf das E-Auto oder auf verbesserte Bus- und Bahnangebote lohnen, damit Haushalte, die mit Öl oder Gas heizen, der Umstieg auf erneuerbare Energien erleichtert wird. Zielgenaue Förderprogramme sollen gerade Menschen mit niedrigen Einkommen helfen, auf klimafreundlichere Alternativen umzusteigen. Und: Die Kosten sollen nur soweit auf die Miete umgelegt werden, wie die Mieter*innen auch von den Einsparungen profitieren – am Ende ein finanzielles Nullsummenspiel mit dem Klima und der Zukunft unserer Kinder als Gewinner. Unsere grünen Konzepte und Vorschläge zur Fairen Wärme, zum Mobilpass und zur Förderung von Elektromobilität liegen vor.

- *Wie kommen 100 Euro pro Kopf als Rückerstattung in Form eines Energiegeldes zustande?*

Bei einem Preisaufschlag von 40€/t CO₂ auf bereits bestehende Energiesteuern auf Heiz- und Kraftstoffe, sowie ein Mindestpreis von 40€/t CO₂ werden Einnahmen von ca. 14,8 Mrd. € generiert. Für die Senkung der Stromsteuer auf das EU-Minimum von 0,01 ct/kWh, werden ca. 6,5 Mrd. € benötigt. Bleibt noch ein Betrag von 8,3 Mrd. €, der komplett an die Bevölkerung (82,79 Mio. Menschen) ausgezahlt werden kann.

- *Was ist mit ALG II-Empfängern?*

ALG II Empfänger sollen vom Energiegeld im selben Maß profitieren wie alle anderen auch. Das bedeutet, dass im Sozialgesetzbuch (SGB II) das Energiegeld unter dem nicht zu berücksichtigendem Einkommen vermerkt werden muss.

- *Belastung für Wirtschaft, gleichen wir die gar nicht aus? Was ist mit Handwerk, Speditionen etc?*

Durch die Entlastung der Stromsteuer wird auch und gerade die Wirtschaft entlastet. Denn eine Entlastung kommt denen, welche bisher die volle Stromsteuer zahlen, besonders zugute: Haushalten, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen. Bei Gewerbe, Handel, Dienstleistungen beläuft sich die Entlastung auf 2,8 Mrd. €, die Industrie hat wegen den bereits existierenden Ausnahmen, bzw. Ermäßigungen bei der Stromsteuer weniger Entlastung, insgesamt aber immer noch von knapp 1 Mrd. €.

Selbstverständlich muss es noch zusätzliche Förderinstrumente bei der Umstellung zu emissionsfreiem Verkehr geben. Vor allem Handwerksbetriebe bzw. Unternehmen, die auf Transport und Mobilität angewiesen sind, müssen unterstützt werden, um ihre Flotten auf alternative Antriebe und Elektromobilität umzustellen. Hierfür wollen wir aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) Mittel bereitstellen.

- *Gefährdet der CO₂ Preis nicht die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie?*

Ganz im Gegenteil, denn der globale Wettbewerb um CO₂ neutrale, saubere Technologien ist im vollen Gange. Die energieintensive Industrie kann weitere entscheidende Fortschritte in Richtung CO₂-Neutralität vor allem durch eine grundlegende Modernisierung hin zu CO₂-freien Herstellungsverfahren erreichen. Diese Umstellung ist enorm kapitalintensiv und verlangt erhebliche Mengen an erneuerbarer Energie. Wir wollen eine zusätzliche Förderung klimafreundlicher Industrieprozesse seitens des Bundes, um den Transformationsprozess zu beschleunigen. Zudem

erhalten die energieintensiven Industrien bereits jetzt eine Strompreiskompensation, welche die indirekten Kosten durch steigende Strompreise durch den CO₂-Preis abfedert und die internationale Wettbewerbsfähigkeit erhält. Im ersten Schritt ist die Strompreiskompensation bei Einführung eines Mindestpreises auch weiterhin notwendig. Perspektivisch sollen diese Regeln jedoch weiterentwickelt und zielgenauer ausgerichtet werden,

3. Fragen zur Einordnung des Lenkungsinstruments CO₂-Steuer/ Alternativen

- *Warum ist für uns der CO₂-Preis nur ein Instrument von vielen für eine wirksame Klimapolitik, warum noch andere Instrumente?*

Zu beachten ist, dass kein Instrument alleine als das einzig sinnvolle Klimaschutzinstrument gesehen werden darf, sondern es immer einen Politik- und Instrumentenmix geben muss: Grüne Ordnungspolitik und ökologisch zielgenaue Förderprogramme plus ein marktwirtschaftlicher Anreiz. Denn neben einem wirksamen CO₂ Preis müssen Ordnungsrecht wie klare Grenzwerte und Förderprogramme die Umstellung zu einer klimaneutralen Wirtschaft, zu emissionsfreiem Verkehr und einem klimaneutralen Gebäudebestand mit vorantreiben. Zum Beispiel können durch ein Förderprogramm „Hunderttausend Dächer und Häuser Programm“ in den nächsten drei Jahren bereits bis zu 100.000 Dächer ausgebaut und leerstehende Wohnungen energetisch modernisiert und attraktiv gemacht werden. Insgesamt wollen wir allein für dieses Programm mehr als 800 Millionen Euro in die Hand nehmen, um diese Potenziale zu heben.

Gerade auch hier liegt eines der Probleme bei der Ausweitung des Emissionshandels als allein seligmachendes Klimainstrumente, wie es Teile der CDU und die FDP suggerieren: Für die Bereiche Verkehr und Gebäude wurden bereits diverse klimapolitische Instrumente (z.B. die Flottengrenzwerte für PKW, Gebäudeeffizienzstandards) eingeführt, die bei der Ausweitung des Emissionshandels ausgehebelt werden würden.

- *Wenn die Preise die Wahrheit sagen, regelt der Rest der Markt am effizientesten. Warum fordern wir auch noch verbindliche Sektorziele?*

Sektorziele geben eine notwendige klare Verantwortung und Verbindlichkeit in der Klimapolitik. Der CO₂-Preis ist auch nur ein Marktinstrument, das wir neben vielen weiteren Förder- und ordnungsrechtlichen Instrumenten in der Klimapolitik benötigen. Mit Einführung des CO₂ Preises die Sektorziele aufzugeben, halten wir für falsch. Sektorziele platzieren Verantwortlichkeiten auch in den verschiedenen Ressorts innerhalb der Bundesregierung und lädt nicht die Aufgabe Klimaschutz beim z.Z. weitgehend machtlosen Umweltministerium ab.

- *Warum machen wir Autofahren teurer und wollen gleichzeitig den Verbrennungsmotor verbieten?*

Mit dem festen Ausstiegsdatum für den Verbrennungsmotor 2030 schaffen wir Ehrlichkeit und Klarheit in der Klimapolitik sowie zugleich Planungssicherheit auch für die Automobilbranche und fördern die Elektromobilität. Immer mehr Länder schaffen die Rahmenbedingungen für den Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor und Deutschland droht diese Bewegung zu verschlafen. Der CO₂-Preis schafft in diese Richtung weitere Planungssicherheit und gibt mit unseren zusätzlichen Förderprogrammen den Unternehmen, der Automobilbranche und auch den Verbraucherinnen und Verbrauchern genügend Zeit, auf CO₂ arme, nachhaltige Mobilität umzusteigen.

- *Warum wollen wir nicht die Ausweitung des Emissionshandels auf die anderen Sektoren (Verkehr, Wärmemarkt, Landwirtschaft)?*

Eine Reform des Emissionshandels würde mit hoher Wahrscheinlichkeit Jahre dauern. Solange können wir nicht warten. Außerdem ist der europäische Emissionshandel nach wie vor zu zahnlos. Auch die letzte Reform des Emissionshandels hat nicht die erwünschten Besserungen gebracht, so dass bis voraussichtlich 2030 der Emissionshandel nicht den erwünschten Klimaschutzeffekt erzielen wird. So versucht die neueste Reform des Emissionshandelssystems zwar einige Fehler zu beheben,

dennoch wird die derzeitige Überausstattung von Emissionszertifikaten in Höhe von rund 2 Mrd. Zertifikaten nur sehr langsam abgebaut und es gibt kein „Knappheitssignal“ auf dem Markt.

Zudem wurden in den Bereichen Verkehr und Gebäude bereits diverse klimapolitische Instrumente (z.B. die Flottengrenzwerte für PKW, Gebäudeeffizienzstandards) entwickelt, die bei der Ausweitung des Emissionshandels ausgehebelt werden würden. Auch sind die Vermeidungskosten (also die Kosten für die Senkung des CO₂-Ausstoßes) zum Beispiel in der Autobranche so hoch, dass es für diese fast immer günstiger ist, Emissionsrechte zu kaufen. Die Autobranche würde sich auf Kosten von Industrie und Stromerzeugern zumindest für einige Jahre von ihren "Klimapflichten" freikaufen können. Andere wirksame Klimaschutzmaßnahmen wie bspw. die Förderung von erneuerbaren Energien oder von Energieeffizienzmaßnahmen würden durch die ETS-Erweiterung gebremst werden.

Für Klimaschutz in der Landwirtschaft braucht es einen ganz anderen Instrumentenkasten: komplette Umsteuerung der jährlich 60 Mrd. Euro Agrarfördermittel auf eine klimafreundliche Landwirtschaft, Ende der industriellen Massentierhaltung, Stopp der Düngeflut und Überdüngung durch zu viel Mineraldünger, wirksames Pestizidreduktionsprogramm, Grünlandumbruchverbote, Förderungen der Regeneration von Moorböden. Zu all diesen Punkten haben wir konkrete grüne Konzepte entwickelt.

- *Warum sollen wir national vorgehen? Schadet das nicht der Wettbewerbsfähigkeit, der Tanktourismus boomt und dem Klima ist nicht geholfen?*

Mit einem nationalen Vorgehen in den Bereichen Wärme und Verkehr ist Deutschland keineswegs ein Vorreiter. Viele europäische Staaten haben bereits einen CO₂-Preis eingeführt, der auch jährlich ansteigt. Der Tanktourismus wird also eher bereits jetzt schon von Frankreich aus nach Deutschland betrieben. Auch deswegen benötigen wir endlich einen CO₂-Preis, um uns Ländern, wie Schweden, Frankreich oder der Schweiz anzugleichen. Außerdem wollen wir den CO₂-Preis gemeinsam mit möglichst vielen Nachbarländern gemeinsam einführen, konkrete Angebote von Frankreich und den Niederlanden, die die Bundesregierung leider bisher ausgeschlagen hat, gibt es bereits.

4. Technische Fragen

- *Warum beziehen wir die Landwirtschaft nicht ein?*

Auch die Landwirtschaft wird ihren Teil für die dringende Emissionsreduktion tun müssen (s.o.). Zum Beispiel spielt die Tierhaltung als Treibhausgas-Verursacher eine zentrale Rolle innerhalb der Landwirtschaft. Die Tierhaltung bestimmt auch, wie die Flächen in Deutschland und anderswo bewirtschaftet werden. Wir wollen eine Tierhaltung, die auf Qualität setzt statt auf Masse, denn für die gegenwärtig praktizierte Tierhaltung haben wir weder die Ackerflächen, um Futtermittel umweltverträglich anzubauen.

- *Wie bekommen die Leute das Energiegeld ausgezahlt?*

Das Energiegeld von anfangs 100€ pro Kopf soll direkt an die Bürgerinnen und Bürger zurückgezahlt werden. Uns ist wichtig, dass dies kostengünstig, effizient und transparent passiert. Was die Operationalisierung betrifft, gibt es verschiedene Optionen.“

Eine Möglichkeit wäre, es ähnlich wie beim Kindergeld bei allen Steuerpflichtigen über die Steuer zu erstatten und bei den anderen Personengruppen eine direkte Auszahlung oder eine Koppelung mit anderen staatlichen Leistungen vorzunehmen. Eine andere Möglichkeit wäre zum Beispiel eine Rückerstattung per Scheck. Oder eine Registrierung für die Rückzahlung einzuführen.

Wie es ganz konkret funktioniert, muss bei der Umsetzung durch die Exekutive noch erarbeitet werden. Auch wir haben da noch offene Fragen. Aber ein zentrales Projekt des Klimaschutzes wird daran sicherlich nicht scheitern.

- *Ist ein CO₂-Preis überhaupt gesetzlich zulässig? Und das Energiegeld?*

Davon sind wir fest überzeugt. Da er als Aufschlag auf bestehende Steuern funktioniert, sehen wir hier keine verfassungsrechtlichen Bedenken. Das Energiegeld ist eine neue Leistung. Sie fiel aber unter den Bereich der öffentlichen Fürsorge, da hätte der Bund also eine Gesetzgebungskompetenz, eine Rückerstattung an Steuerpflichtige wäre sowieso kein Problem.